



VERBESSERUNGEN DER SEGEL VON LA BELLE EPOQUE

...oder, Entscheidungen und Änderungen
nach etlichen Seemeilen Erfahrung.

Mittlerweile sind wir über vier Jahre mit unserer Segelyacht LA BELLE EPOQUE unterwegs und unser Weg führte uns nicht immer durch einfache Seereviere. Nicht nur, dass die vielen Seemeilen unterm Kiel unsere Erfahrungen weiter wachsen ließen, sie hinterließen auch ihre Spuren auf unseren Segeln und unserer Ausrüstung. Spuren, die teilweise von zu rauem Umgang mit den Segel unsererseits und teilweise als Folge ihres Alters entstanden.

Wie immer nach langem Reisen haben sich kleine Verbesserungen und Änderungen eingebürgert. Nicht alle Versuche



brachten Erfolg und manches wurde von uns auch wieder verworfen, und natürlich bleiben immer noch einige Tüfteleien offen.

Natürlich ist unsere Herangehensweise sehr individuell, manche Lösungen sind auf persönliche oder finanzielle Anschauungen gestützt und so sind sie nicht notgedrungen gut für jede weltreisende Segelyacht. Doch ist es immer interessant, Erfahrungen zu teilen und so könnte die eine oder andere Idee auf Interesse stoßen.

Deshalb hier unsere Gedanken und Erfahrungen mit den einzelnen Segeln:



Segel - Die Segel von la Belle Epoque



Das Großsegel:

Mit unserem Großsegel hatten wir von Beginn an ein Problem, das spezielle Aufmerksamkeit erforderte: Traditionell auf einer Schiene gefahren, war das Segel mittels **eigene Schäkel an die altmodischen Rutscher montiert**.

Diese Schäkel bereiteten vom ersten Tag an Probleme: durch

die begrenzte Bewegungsfreiheit, die sie dem Segel bieten, drehten sie sich beim Segeln vorm Wind gerne in der Kausch des Segels. Dieses Drehen brachte erhöhte Belastungen und ein mögliches Ausbrechen der Kauschen aus dem Segelstoff wäre über kurz oder lang die Folge gewesen.

Da wir es uns aber nicht leisten können, auf eine modernere Rutscher-Variante umzusatteln, lösten wir das Problem auf die einfache Art: anstelle der Schäkel verwenden wir nun Bändsel - also kurze Seilstücke, die wir als „Soft-Lasching“ einbinden. Diese Bändsel müssen zwar regelmäßig kontrolliert und bei Verschleiß ausgetauscht werden, doch sehen wir darin kein Problem. Automatisch sehen wir uns die Verbindungen beim Segelbergen durch und eine neue Lasching wenn nötig ist schnell eingebunden.



Wie schon auf unserem ersten Segelboot haben wir auch auf LA BELLE EPOQUE wieder unser spezielles Sicherheits- und **Niederholer-System am Großbaum** verbaut: am vorderen Drittel des Baumes sind zwei Taljen befestigt, die zu den äußeren Bereich des Kajütdecks reichen. Mit ihrer Hilfe können wir den Baum bei jeder Segelstellung niederholen und sichern. (siehe auch

den Bericht [Decksausrüstung](#)) Eine Lösung, mit der wir sehr zufrieden sind und die wir bei jedem Fahrtensegler wieder so nachrüsten würden.

Durch die Position unserer Kajüte ergab sich bei uns an Bord allerdings die Tatsache, dass die Taljen platt vor dem Wind dem Baum einen kleinen Spielraum übrig lassen. Zwar hatten wir nie ein Problem mit einer Patenthalse, doch wollte ich eine Möglichkeit, einen Bullenstander zusätzlich anbringen zu können, ohne den Großbaum zuerst wieder dicht holen zu müssen. Deshalb haben wir nun eine permanent Leine am Endbeschlag des Baumes gespleißt. Diese Leine ist nur so lange wie der Baum selbst und bei Nichtgebrauch einfach beim Mast-Baumbeschlag mit einem Schäkel fixiert.

Dreht der Wind nun langsam nach Achtern und lassen wir das Groß immer weiter raus, ist dieser „halbe Bullenstander“ schnell mit einer einsatzbereitem zweiten Leine verlängert und gesetzt.



Deshalb haben wir nun eine permanent



Segel - Die Segel von La Belle Epoque

den. Wir waren mit dieser Lösung allerdings nie wirklich zufrieden. Da unser Windgenerator sein Leben im Bering Meer ausgehaucht hat, werden wir dieses Problem erst wieder weiterverfolgen, falls wir einen Ersatzgenerator montieren.

Als weiteren Gedanken zum Großsegel möchte ich anmerken, dass wir das Segel mittlerweile teilweise ohne Latten fahren, da die Latten zu viele Probleme mit Schamfilen brachten und sich gerne beim Segelhissen im Rigg verfangen. Da unser Groß schon älter ist und mittlerweile auch sehr geflickt wurde, steht es ohnehin nicht mehr besonders gut. Wir haben uns deshalb entschieden, ein neues Großsegel zu erwerben. Das neue Groß ist gebraucht gekauft und sehr stark verarbeitet. Wir haben uns speziell für dieses Segel entschieden, da es über eine vierte Reffreihe verfügt. Das neue Segel hat einen losen Fuß und wir sind schon gespannt, wie sich dies bewährt. Vorerst fahren wir allerdings noch unser altes repariertes Groß, bis es unbrauchbar wird.



Der Besan

Obwohl der Besan nicht alltäglich zum Einsatz kommt, haben wir auch an ihm Verbesserungen vorgenommen. So hat Jürgen eine zweite Reffreihe eingenäht. So gerefft benutzen wir den Besan hauptsächlich als Trimmsegel, um die Selbststeuer-Eigenschaften von LA BELLE EPOQUE weiter zu verbessern. Wir haben außerdem gehofft, LA BELLE auch mit gerefftem Besan beidrehen zu können, was sich aber als unmöglich herausgestellt hat. Unter gerefftem Besan dreht LA BELLE EPOQUE den Bug zu sehr gegen die See und rutscht schließlich rückwärts die Wellen ab.

Das macht allerdings nichts, dreht LA BELLE doch unter gerefftem Groß und ohne Vorsegel hervorragend bei.

Die Genua

Unsere bisherige Genua brachte zwei Probleme:

Durch ihr schweres Tuch ist das Segel **sehr sperrig und damit nicht einfach zu handhaben**, was speziell mich als das schwächere Mitglied an Bord immer wieder an meine Grenzen brachte. Auch war dies ein Grund, weshalb das Segel wiederholt schlecht von uns behandelt wurde: frische der Wind auf und wurde die Genua nicht mehr gebraucht, blieb sie viel zu oft am Bug liegen, wir waren zu faul, das schwere Segel ins Schiff zu räumen. Natürlich hält diese schlechte Behandlung ein Segel nicht lange stand, immer wieder schöpfte sie Wasser, schamfilte an den Relingsstützen oder am Deck. Sehr oft ließen wir das Segel viel zu lange stehen, da das starke Tuchgewicht und unser starkes Rigg die Belastungen tragen konnte. Natürlich hatte das zu Folge, dass ein Bergen des Segels umso schwieriger wurde, vor allem, wenn das Schiff im wachsenden Seegang stampfte.

Damit die Genua nicht schon beim Bergen ins Wasser gespült werden konnte, haben wir **am Bugkorb bis zur halben Höhen ein engmaschiges Netz** montiert. Dieses Netz hat sich hervorragend bewährt, und wir haben seither kein Problem des Überbord-Waschen des Segels mehr. Auch bietet es zusätzliche Sicherheit beim Arbeiten am Bugspriet.



Die eingenähte Reffreihe in die Genua wurde von uns nur sehr selten benützt. Am Wind ist das Reffen der Genua durch ihren

Segel - Die Segel von La Belle Epoque

Segelschnitt ohnehin nicht möglich und so fehlte in der Regel der „Zwischengang“ zwischen der vollen Genua und der Fock. Vor dem Wind haben wir, wie erwähnt, die Genua meist ohnehin überstrapaziert und dabei oft auf das rechtzeitige Einreffen verzichtet.

Im Zuge des Neuerwerbs eines Großsegels haben wir nun auch eine bessere Lösung bezüglich der Genua gesucht. Dabei haben wir unsere Möglichkeiten abgewogen und über die Anschaffung einer Rollreffanlage für die Genua nachgedacht. Die Handhabung wäre damit natürlich wesentlich erleichtert.

Doch sehen wir immer noch ein massives Problem bei einer Rollanlage: befindet sich die Yacht erst einmal in Starkwind oder Sturm, kann das Segel nicht mehr geborgen werden. Wer aber entfernt die Genua aus ihrem Profil frühzeitig, gerade auch, wenn sie ja so lange als möglich eingerefft gefahren wird?

Das heißt für uns: erhöhte Wind-Angriffsfläche und mehr Gewicht im Rigg als wir im Sturm wollen. Plus die Möglichkeit, dass Starkwind das Segel „holen“ kann. Natürlich wird diese Möglichkeit gerne ins Reich der Märchen abgeschoben, aber wir haben erlebt, wie eine Yacht aus genau diesem Grund im Sturm aufgegeben werden musste; wir haben eine Yacht in der Ostsee beobachtet, wie sie mit der voll ausgerollten Genua kämpfte, während wir längst die Fock gesetzt hatten. Wir haben die ehrlichen Berichte von Segelfreunden gehört, die von den Problemen mit der Rollanlage erzählten und wir haben Yachten gesehen, die am Steg ihre

Vorsegel verloren, da sie vom Starkwind ausgerollt wurden und so lange im Wind schlugen, bis nur noch Fetzen vom Stag hingen.

Zusätzlich hätten wir mit einer Rollreffanlage am Vorsegel das Stag für kleinere, kleinere Segel blockiert. Wir planen auch weiterhin, LA BELLE EPOQUE

in Anspruchsvolle Seegebiete zu fahren und haben uns entschieden, unserer Linie, dem Boot keine Schwachstellen zuzumuten, treu zu bleiben und vorerst keine Kompromisse bezüglich Rollreffanlage einzugehen.

Deshalb haben wir überlegt, **anstelle der alten, schweren Genua in zwei Segel zu investieren**. Um die Kosten überschaubar zu halten, haben wir uns wieder für gebrauchte Segel von Baconsail entschieden.

Als **Genua 1** haben wir eine gebrauchte Genua von Hood ausgewählt. Sie ist mit 61qm gleich groß wie unser altes Segel, ist jedoch mit ihren 160 Gramm Tuchgewicht ein Fliegengewicht im Vergleich. Die neue Genua 1 steht bereits bei leichter Brise und ist in ihrer Handhabung ein Kinderspiel. Sie lässt sich einfach klein zusammenlegen und unter Deck bringen. Und ihr geringes Tuchgewicht hindert uns daran, sie über zu strapazieren. Denn wir wissen, dass das leichte Tuchgewicht die Belastungen von stärkerem Wind nicht standhalten würde und bergen sie rechtzeitig.

Zusätzlich haben wir, ebenfalls bei Baconsails eine **Genua 2** gekauft. Das gebrauchte Segel ist mit 44 qm deutlich kleiner und mit ihrem Tuchgewicht von 200 Gramm etwas schwerer. Sie ist im Fuß und Achterliek mit einer zweiten Lage Tuch verstärkt und kann von LA BELLE EPOQUE problemlos bis 6 Beaufort getragen werden. Frischt der Wind weiter auf, ist der Wechsel zur Fock 1 in wenigen Handgriffen gemeistert da sie am inneren Stag gefahren wird. Sollte der Vorstag für die Fock 2 benötigt werden, ist das Abschlagen und Verstauen der kleinen Genua 2 unproblematisch.

Wir sind mit dieser neuen Lösung bisher sehr zufrieden.

Um das Segelbergen und Verstauen zu erleichtern, haben wir außerdem zwei weitere Verbesserungen am Bug vorgenommen:

Damit der Wind die Segel nicht mehr unerwünscht am Vorstag entlang nach oben ziehen - das Segel nicht „holen“ kann - haben wir vor dem Vorstag (und natürlich auch vor dem Kutterstag) eine **Sicherungsleine mit Schnappschäkel** gespleißt.



Rigg und Segel - Die Segel von La Belle Epoque



Bei gehisstem Segel ist diese Sicherungsleine am Bugkorb mit einem Bündsel gesichert.

Als zweite Verbesserung haben wir die vorhandene Persenning für das Vorsegel abgeändert. Von nun an fahren wir diese Persenning stets einsatzbereit am Bug. Die Persenning ist vorne um das Vorstag und am Boden am Bugsprit liegend geschlossen. So kann das Segel bei Nichtgebrauch einfach in die Persenning gerollt und verschlossen werden. Weder Wasser noch Wind kann das Segel erreichen. Mittels Klettverschlüsse können wir die Persenning bei gehisstem Segel am Bugkorb fixieren, so müssen wir beim Segelbergen nicht als erstes an den Bug gehen, um die Persenning zurecht zu legen.

Natürlich bringt diese Lösung einen erhöhten Verschleiß der Persenning selbst, doch nehmen wir dies gerne in Kauf.

Mit unserer Fock am Kutterstag sind wir nach wie vor sehr zufrieden. Die Fock ist sehr leicht zu handhaben und verträgt starken Wind. LA BELLE EPOQUE läuft sehr angenehm unter dem Segel und steuert sich mit Fock und gerefftem Groß meist relativ gut selbst.

Sollte dieses Segel einmal zu altersschwach werden, werden wir versuchen, ein gleichwertiges Segel aufzutreiben. Den Kutter auf einer Rollanlage zu fahren, wie es auf vielen Fahrt-eyachten üblich ist, sehen wir eigentlich als

unnötig, da das Hissen und Bergen eines derart kleinen Segel keine Anstrengung macht.

Auch die weitere Verkleinerung der Segelfläche auf Fock 2 und schließlich auf die Sturmfock funktioniert sehr gut und wir sind damit zufrieden. Orkanfock und Trysegel mussten wir glücklicherweise bisher nie setzen. Trotzdem würden wir nicht ohne fahren wollen.

[zurück zu Technik an Bord...](#)



Diese Homepage soll unsere Erfahrungen zeigen, die Inhalte der Texte sind daher unsere persönlichen Anschauungen und unterliegen keiner Verpflichtung auf Vollständigkeit oder Richtigkeit. Dies gilt auch für alle navigatorischen Informationen und angegebenen Koordinaten, wir übernehmen keinerlei Haftung